STER

ORGAN
LUBELSKIEGO KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO
LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

Redaktor naczelny ppłk. WITOLD RUDNICKI.

№ 2. LUBLIN. Maj—1928. Rok III.

Adres Redakcji i Administracji: Lublin, Powiatowa 1.

PRENUMERATA: Rocznie wraz z przesyłką zł. 6.
Kwartalnie zł. 1.50.
Konto czekowe w P. K. O № 63.763.

Telefony: Redaktor naczelny: 4-88.
Ogólny: 2-22.

*
* *

W dniu 3-go maja, w tym wielkim dniu świadczącym o potędze ducha narodu polskiego, idąc śladem lat ubiegłych rozpoczynają się loty propagandowe na terenie województwa lubelskiego.

Tym razem loty te Lub. Komitet Wojewódzki L. O. P. P. prowadzić będzie przy pomocy własnej eskadry samolotów zbudowanej wysiłkiem obywateli ziemi lubelskiej, którzy dali w ten sposób widome dowody zrozumienia potrzeby potężnego lotnictwa polskiego, ofiarując często „grosz wdowi" ku chwale i potędze państwa.

W dniu tym powitamy z przestworzy obywateli ziemi lubelskiej, a gdy rozlegnie się warkot motorów i śmigieł, pragnęlibyśmy aby każdy skierował swój wzrok ku nam w pełni świadomości, że grosz oddany na cele L. O. P. P. nie poszedł na marne, że chęć uskrzydlenia Ojczyzny przyobleka się w czyn, bo oto szybują w obłokach nad ziemią polską, samoloty polskie, wykonane podług planów polaka, z materjału pochodzenia krajowego, rękami polskiego robotnika.

Niech to będzie otuchą i bodźcem do dalszej pracy i szlachetnego wysiłku na polu ofiarności na cele L. O. P. P.

Budujmy dalej, wytrwale z niezmordowaną energją uskrzydlajmy Polskę — pamiętając, że te ptaki szybujące, to jej duma i bezpieczeństwo.

Witold RUDNICKI, ppłk.
Szef Propagandy Lub. Komitetu Wojew. L. O. P. P.



ZYGMUNT RADOMSKI.

TĘTNO PRACY.

Chwila w której nastąpiło połączenie Ligi Obrony Powietrznej Państwa z Towarzystwem Obrony Przeciwgazowej, jest wydarzeniem o charakterze przełomowym w życiu obu tych zasłużonych dla Państwa instytucyj. Wydarzenie to tym większego nabiera znaczenia, jeżeli rzucić okiem na dorobek jakim w zaszczytnej służbie dla narodu, poszczycić się one mogą, a dzięki którym znajdująca się jeszcze w uśpieniu przed 5 laty, myśl lotnicza polska i świadomość grozy wojny chemicznej, zostały rozbudzone w społeczeństwie, dając piękne wyniki.

Realnym obrazem tej pracy—to Instytut Aerodynamiczny i Chemiczny Instytut Badawczy, gdzie w trosce o mocarstwową potęgę Polski, pracują polscy uczeni i inżynierowie, nad zdobyczami nowoczesnej wiedzy i techniki.

Dwie te bratnie instytucje, pragnąc skoordynować swe wysiłki, stają w jednym wspólnym szeregu organizacyjnym, pod nazwą Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

L. O. P. P. z tą chwilą staje w obliczu nowych zadań związanych z obroną Państwa, staje z jasnym i zdecydowanym programem działania, dalekim od wszelkich wpływów politycznych, jako organizacja samodzielna, potężna, opierająca swe istnienie na zaufaniu ogółu społeczeństwa i kilkusettysięcznej armji swych członków.

Przypatrując się pierwszym krokom tej nowej L. O. P. P. stwierdzić należy, że tężyzna organizacyjna wysuwa się na pierwszy plan, co daje gwarancję, że przy współudziale społeczeństwa można się będzie dużo od niej spodziewać, zarówno w dziedzinie lotnictwa jak i obrony przeciwgazowej.

Jako najważniejsze poczynania, należy przedewszystkiem wymienić inicjatywę L. O. P. P. mającą na celu dostarczenie Polsce rodzimego typu samolotu pasażerskiego, celem uniezależnienia się od wpływów zachłannego niemieckiego koncernu „Junkersa."

Dni ostatnie przyniosły społeczeństwu polskiemu radosną wiadomość, podaną przez całą prasę polską. Dzięki bowiem finansowemu poparciu L. O. P. P., mjr. inż. Malinowski w Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej Podlaskiej, zbudował polski typ samolotu mającego służyć do komunikacji lotniczej.

„Stamal VII P. W. S." — tak został bowiem samolot ten nazwany, wykazał podczas pierwszych prób niezbite dowody, że w tej dziedzinie wkraczamy w nową fazę pracy twórczej.

Nad budową polskiego silnika lotniczego pracuje wytrwale inż. Zalewski, przy stałej pomocy L. O. P. P. Jest nadzieja, że wkrótce zadanie zostanie rozwiązane. Lotnictwo polskie przestanie być kopciuszkiem w stosunku do zagranicy, uzyska bowiem własny typ silnika, którego brak dotkliwie dotychczas odczuwać się dawał.

Jeśli dodamy do tego zamierzenia L. O. P. P. mające na celu pokrycie obszaru państwa siecią lotnisk i lądowisk i wspomnimy, że obecnie jest już ona w posiadaniu terenów pod budowę kilkunastu lotnisk w Polsce, będzie to niekompletny, bo tylko z gruba naszkicowany obraz pracy w dziedzinie lotnictwa, na którym nie zostały przedstawione plany nakreślone w dziedzinie pracy nad młodzieżą szkolną, popieranie piśmiennictwa naukowego i t. p. Omówieniem tego zajmiemy się kiedyindziej, dziś tylko chcielibyśmy jeszcze zdać sprawę z krótkiej zresztą działalności L O. P. P. na polu obrony przeciwgazowej.

Przedewszystkiem Zarząd Główny L. O. P. P. ustalił program współpracy Ligi z Czerwonym Krzyżem, rozgraniczając ściśle kompetencje obu instytucji w dziedzinie organizacji obrony przeciwgazowej.

Od tej chwili Polski Czerwony Krzyż organizować będzie ratownictwo i leczenie zagazowanych, a L. O. P. P. obejmuje pozostałe zadania, przyczem jednym z pierwszych będzie zaopatrzenie ludności w sprzęt przeciwgazowy i zorganizowanie tak zw.

obrony zbiorowej polegającej na budowie schronów i t. p. W ostatnim miesiącu zostało ukończone wyekwipowanie 9 wagonów obrony przeciwgazowej, przeznaczonych dla Min. Komunikacji, poczem w związku z tą akcją odbędzie się na terenie P. K. P. w Warszawie, kurs instruktorów obrony przeciwgazowej stałych i rezerwowych.

Jak z powyższego pobieżnego zresztą tylko zestawienia widać, praca wre, a owoce jej służyć mogą społeczeństwu za rękojmię, że każdy grosz ofiarowany na cele L. O. P. P. jest jedną z miljonów cegiełek pod gmach potęgi Rzeczypospolitej.

Na zakończenie słówko „pro domo sua".

Chcąc odpowiedzieć na pytanie, jaki jest w tej pracy udział Lubelskiego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P., sięgniemy do artykułu d-ra Romana Wybranowskiego, zatytułowanego „Wymowa cyfr", a ogłoszonego w „Locie Polskim", organie oficjalnym L. O. P. P. za m. kwiecień 1928, str. 498.

W artykule tym, autor omawiając pracę poszczególnych Komitetów Wojewódzkich, o Komitecie Lubelskim wypowiada zdanie iż: **„ujawnił niepospolitą energję i gorliwość, zdoławszy dzięki propagandzie — powiększyć liczbę swoich członków z 3 010 w roku 1925 do 10.346 w roku 1926, a zatem całe 7 336 (!) członków".**

„Rezultat — pisze dr. Wybranowski — **godny uznania i mogący służyć za przykład! W sprawozdaniu za rok ubiegły 1927, Komitet Lubelski zajmie jedno z czołowych miejsc"** — kończy swe rozważania autor — którego trudno chyba pomawiać o brak bezstronnego sądu.

Jeśli przytaczamy słowa powyższe, to bynajmniej nie poto, aby powiedzieć ludności województwa lubelskiego, że „zrobiliśmy dużo, możemy zatem spokojnie odpocząć". Nie, to byłoby mniemanie błędne i nie wytrzymujące najmniejszej krytyki. Jeśli na tym miejscu z zadowoleniem stwierdzić możemy, że wysiłki Komitetu Wojewódzkiego nie poszły na marne, a znalazły zrozumienie wśród najszerszych warstw ludności, jest to tylko zasługa jej samej, w sercach której staraliśmy się rozniecić ogień zapału dla idei uskrzydlenia Polski, wierząc, że rezultaty nie dadzą na siebie długo czekać.

Przewidywania nas nie zawiodły i wierzymy, że to, cośmy wspólnym wysiłkiem zdziałali dokonać, będzie tylko bodźcem do dalszych w tym kierunku wysiłków i wytrwałej pracy.

Lotnictwo sanitarne w Polsce.

Doświadczenia, poczynione w zakresie ratownictwa chorych i rannych przy pomocy komunikacji lotniczej w czasie ostatniej wojny, a także podczas walk w Marokko, Syrji, Iraku, zwróciły baczną uwagę Rządów i społeczeństw na przystosowanie i rozwój lotniczej służby sanitarnej. W tej dziedzinie na pierwszem miejscu należy postawić Francję, która posiada obecnie 80 płatowców sanitarnych. Dużą ruchliwość na tym polu okazują również Anglja i Stany Zjednoczone Ameryki Północnej.

Polska posiada obecnie trzy samoloty sanitarne, które w roku 1926 uzyskano dla użytku ludności cywilnej od Ministerstwa Spr. Wojsk. i które przystosowane zostały do celów sanitarnych.

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych wydało do wszystkich Województw instrukcję, zalecające stworzenie warunków, zapewniających sprawne działanie samolotów sanitarnych. Chodzi tu głównie o propagandę idei lotnictwa sanitarnego, a także o tworzenie lotnisk i zakładanie stacyj benzynowych. Zabiegi te Ministerstwa Spraw Wewnętrznych należy powitać z całym uznaniem. Już samo oswojenie społeczeństwa z lotnictwem ma swoje znaczenie, a skoro się jeszcze zwróci uwagę na praktyczne przystosowanie tego środka komunikacji do celów sanitarnych, to idea ta nabiera wagi szczególnej. Według danych zawartych w francuskich pismach lekarskich w trzechletnim okresie czasu uratowano życie, zawdzięczając działalności lotnictwa sanitarnego zgórą 2000 ciężko rannych żołnierzy francuskich. Ta cyfra już mówi sama za siebie. A przecież Polska znajduje się w znacznie gorszych warunkach, gdyż nie posiadamy ani tak rozbudowanych linji komunikacyjnych, ani tak gęstych i tak zaopatrzonych centrów chirurgicznych. Zatem potrzeba zdobycia dostatecznej liczby płatowców sanitarnych jest u nas może więcej paląca, niż gdzieindziej.

Por. GUSTAW CYPRYSZEWSKI.

MIASTA PRZYSZŁOŚCI

(Z cyklu: OBRONA PRZECIWGAZOWA LUDNOŚCI W PRZYSZŁEJ WOJNIE).

W poprzednim artykule rozpatrzyliśmy pobieżne środki obrony przeciwgazowej, przyjmując, że w przyszłej wojnie ludność cywilna w mniejszym lub większym stopniu będzie narażona na ataki gazowe z powietrza. Przyjęcie tej zasady powoduje konieczność zastanowienia się nad obroną przeciwgazową i przemyśleniem środków obrony w szerszym zakresie już w czasie pokoju.

Między innemi, koniecznością staje się przystosowanie budowy wszelkich osiedli ludzkich już teraz do warunków przyszłej wojny, czyli innemi słowy, wszelkie ośrodki skupienia ludności i domy mieszkalne budowane być muszą w ten sposób, by jednocześnie zapewniały możność bezpiecznego schronienia przeciwko bombardowaniu powietrznemu.

Trzeba przyjąć przytem pod uwagę, że należy uchronić ludność, zarówno przed skutkami mechanicznemi bombardowania lotniczego, jak również przed samemi gazami. W pierwszym wypadku trzeba będzie położyć nacisk na dużą wytrzymałość budowli, w drugim na ich szczelność i odporność przed przenikaniem gazów.

Rozwój lotnictwa i zmiana charakteru nowoczesnej wojny spowoduje, że w czasach obecnych, jak w średniowieczu, miasta nosić będą charakter twierdz obronnych, oczywiście o zupełnie innym niż dawniej charakterze. O prawdopodobnej potrzebie posiadania w przyszłości przez miasta baterji artylerji przeciwlotniczej i eskadr samolotów dla własnej obrony, już pisaliśmy. Upodobni to miasta zupełnie do fortec, bo miasto będzie wtedy przystosowane zarówno do obrony biernej, jak i czynnej.

Problem budowy miast z przystosowaniem do warunków nowoczesnej wojny zajmuje bardzo wielu wojskowych taktyków i inżynierów, w niektórych zaś państwach powstały pod tym względem szczegółowe i daleko idące projekty. Niektóre z nich są mocno fantastyczne i nierealne, zarówno ze względów materjalnych, jak i z powodu wyolbrzymiania przyszłego niebezpieczeństwa, jednakowoż nad niektóremi warto się zastanowić.

A więc jeden z autorów takiego projektu wyobraża sobie w ten sposób „miasto przyszłości“:

Miasto powinno być zabudowane jaknajrzadziej, ponieważ niebezpieczeństwo od bombardowania lotniczego stoi w prostym stosunku do gęstości jego budowli, w związku z tem miasta muszą się rozrastać wszerz, domy wgłąb, a nigdy wzwyż. W samem mieście i jego okolicy winno być jaknajwięcej zadrzewienia, ogrodów, parków, ponieważ zapewniają one najlepsze maskowanie przed obserwacją nieprzyjaciela. W mieście musi być dużo wody w postaci sadzawek, basenów, wodotrysków, każda zaś ulica musi mieć możność czerpania z nich wody, celem oczyszczenia miasta po napadzie gazowym.

Ulice powinny być możliwie jak najszersze, miasto zaś musi posiadać dużo placów i wogóle przestrzeni niezabudowanych. Ważne budowle publiczne, a więc różne urzędy, zakłady użyteczności publicznej nie mogą być skupione, a naodwrót winny być zdecentralizowane i rozrzucone po całem mieście.

Należy unikać rozbudowy miasta w linjach geometrycznych, a naodwrót rozplanowanie ulic winno nosić charakter pewnej chaotyczności, celem utrudnienia lotnikowi w zorjentowaniu się co do rozmieszczenia poszczególnych punktów.

Każde wielkie miasto musi posiadać dobrze zabezpieczoną kolej podziemną, celem umożliwienia komunikacji w każdym wypadku.

Budowa samych domów również ulegnie zasadniczej zmianie. Domy muszą być niewysokie (do 3-ch pięter) i winny się rozrastać raczej wgłąb, budowane powinny być bardzo mocno, posiadać odpowiednio urządzone podziemia z dobrą wentylacją.

Każden dom, a może nawet każde mieszkanie posiadać będzie schron przeciwgazowy.

Tak samo w mieście winny być obszerne podziemne schrony publiczne, zaopatrzone we wszystkie potrzebne środki dla obrony przeciwgazowej. W czasie pokoju schrony takie mogą być zużytkowane na różne podziemne teatry, kina, ogrody zimowe i t. d.

Tak w ogólnych zarysach wyglądać ma miasto ubezpieczone na wypadek bombardowania powietrznego. Jak widzimy odbiega ono bardzo od tendencji stosowanych obecnie przy budowie miast nowoczesnych.

Oczywista rzecz, że przyjąwszy nawet konieczność budowy miasta w ten sposób, stosowane to być może tylko do miast nowozakładanych lub rozbudowanych. Stare miasta będą musiały się przystosować w inny, bardziej prowizoryczny sposób do przyszłej wojny.

Odrzuciwszy jednak nawet całkowicie potrzebę rozbudowy miasta w wyżej podany sposób, nie ulega wątpliwości, że niektóre z przytoczonych postulatów będą musiały być przyjęte. Tyczy się to naprzykład budowy schronów przeciwgazowych, które muszą istnieć już w czasie pokoju, jeżeli ludność nie chce być narażoną na wytrucie.

O budowie ich jednak pomówimy w następnym artykule.

Polskie prawo lotnicze.

W Dzienniku Ustaw R. P. № 31, poz. 249 z dnia 17 marca 1928 r. ukazało się Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 roku o prawie lotniczem.

„Chwila ukazania się Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej w Dzienniku Ustaw stanowi moment dziejowy dla lotnictwa polskiego, w którym zostało ono skończone, jako coś niezwykłego, jakaś sensacja lub dziwny wynalazek. Od tego momentu rozpoczyna ona swoją służbę codzienną moralnym i gospodarczym potrzebom społeczeństwa, jako jedna z gałęzi pracy ludzkiej". — Taką opinję wydaje o wymienionem Rozporządzeniu jeden z najlepszych w Polsce znawców prawa lotniczego mec. Andrzej Kaftal.

Słowa te należycie charakteryzują znaczenie tej pierwszej polskiej ustawy lotniczej, która od tej chwili będzie regulować pod względem prawnym stosunki lotnicze w Polsce.

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca składa się z 15 rozdziałów, omawiających kolejno wszystkie możliwe zagadnienia z dziedziny lotnictwa i rozpoczyna się artykułem 1, który głosi, że „Zwierzchnictwo nad przestrzenią powietrzną w granicach całego Państwa z włączeniem wód terytorjalnych należy do Rzeczypospolitej Polskiej".

Następne artykuły określają kompetencje władz żeglugi powietrznej, którymi są ministrowie komunikacji, spraw wojskowych, spraw wewnętrznych oraz przemysłu i handlu, działający bądź samodzielnie bądź też wspólnie, zależnie od tego w jakim zakresie wydawane być mają odpowiednie zarządzenia.

W dalszym ciągu ustawa nakazuje sporządzenie rejestru państwowego statków powietrznych, o ile są one własnością: skarbu państwa, obywateli polskich, spółek jawnych których wspólnicy są obywatelami polskimi i t. p. oraz tych, które nie są wpisane do rejestru zagranicznego.

Tylko w ten sposób zarejestrowane statki powietrzne mają prawo do lotu na terytorjum Rzeczypospolitej.

Przy omawianiu sprawy, kto może być pilotem lub też dowódcą załogi statku powietrznego, jak i kto może należeć do personelu pomocniczego żeglugi powietrznej, odpowiednie artykuły rozporządzenia, po za uzdolnieniem fachowem zezwalają na te czynności tylko obywatelom polskim.

Jeśli chodzi o kwestję lotnisk i lądowisk, prawodawca bierze je w specjalną opiekę i mając na uwadze należyte zapewnienie bezpieczeństwa lotu zakazuje budowania w pobliżu lotnisk i lądowisk, wyniosłych budowli i wogóle tworzenia jakichkolwiek przeszkód dla żeglugi powietrznej. Jednocześnie rozporządzenie przewiduje zastosowanie wywłaszczenia lub też ograniczenia własności, które mogą być zastosowane za odszkodowaniem, jeśli chodzi o urządzenie lub też powiększenie lotnisk, fabryk i szkół lotniczych, służących dla celów państwowych lub publicznych.

Ważny jest art. 41 rozporządzenia, który głosi: „W razie nieszczęśliwego wypadku, jak również w razie wylądowania statku powietrznego poza granicami lotniska, ze względu na bezpieczeństwo lotu, *władze miejscowe winny udzielić podróżnym statku i załodze możliwej pomocy.*

Artykuł ten ma zastosowanie między innemi i podczas lotów propagandowych. Udzielanie potrzebnej pomocy ze strony władz zależne dotąd było od ich dobrej woli. Obecnie rozporządzenie z dnia 14 marca wkłada na nie obowiązek, pod tym względem jest to poważny krok naprzód.

W szeregu dalszych artykułów rozporządzenie reguluje stosunki wzajemne między przedsiębiorcą żeglugi powietrznej a pasażerami i osobami, które powierzyły przedsiębiorcy przewóz towarów i poczty, pozatem przewiduje surowe kary na te osoby któreby dopuściły się czynów występnych a mogących przynieść szkodę bądź to właścicielowi statku powietrznego bądź też zagrażałyby bezpieczeństwu osób, żeglugę powietrzną uprawiających.

Artykuł końcowy głosi, iż rozporządzenie wchodzi w życie w dwa miesiące po ogłoszeniu, a jednocześnie traci swą moc art. 113[1] K. K. z r. 1903.

Z. R.

GIGANTYCZNY LOT.

Żyjemy w okresie, któremu przypadło w udziale urzeczywistnienie nieprawdopodobnych jak się to wówczas zdawało marzeń i pomysłów podróżniczych, opisywanych mistrzowskim piórem Juljusza Verne'a, który zapatrzony w wizję przyszłości kreślił niesamowite przygody latających maszyn, podwodnych „Nautilusów", podróży dookoła świata i t. p.

I zaledwie 23 lata minęło od chwili, kiedy jasnowidzące oczy ulubionego przez młodzież całego świata pisarza zamknęły się na zawsze, a fantazje te przyoblekły się w szatę rzeczywistości.

Mamy na myśli niedawno ukończony wspaniały lot naokoło świata, dokonany przez francuskich lotników Costes'a i Le Brix'a, którzy dziełem swym rozsławili imię swej ojczyzny po wszystkich zakątkach kuli ziemskiej, zapisując w historji lotnictwa światowego nazwiska swe złotemi głoskami.

Aby zdać sobie sprawę z ogromu dokonanego dzieła, należy przedewszystkiem wziąć pod uwagę, że każdy wielki lot, o których to raz po raz przynoszą wiadomości szpalty dzienników całego świata, to wielka hazardowna gra.

Gracz zdobyć w niej może tak upragnioną przez każdego człowieka sławę, niebywałą wprost popularność, często olbrzymi majątek, a w razie sprzeciwu losu utracić skarb najcenniejszy — życie.

Mimo to jednak nie brak śmiałków, którzy bynajmniej nie odstraszeni tragicznymi przykładami, decydują się na nierówną walkę z szalejącym żywiołem oceanów, broniącym zazdrośnie tajemnicy swych przestworzy.

Costes i Le Brix należą po Lindberghu, Chamberlinie, Byrdzie i Orlińskim, do tych, którym los przeznaczył dostąpienia ze wszystkich zaszczytów jakie spływają na bohaterów — zwycięzców.

Postanowili oni odbyć fantastyczną wprost podróż samolotem dookoła świata, przebywając ogółem 56.670 kilometrów w ciągu 337 godzin i 37 minut lotu. Przeciętna na godzinę lotu wyniosła zatem 167 kilometrów.

Szczęśliwą swą podróż rozpoczęli śmiali lotnicy w dniu 10 października 1927 roku wylatując z Paryża w kierunku wybrzeża afrykańskiego poprzez które dotarli do Ameryki południowej, skąd przez Brazylję, Argentynę, przelecieli na wybrzeże zachodnie i następnie wzdłuż niego odbywali lot aż do Meksyku.

Z Meksyku skierowali się na New York, a stamtąd przez Chicago do San Francisko. Tu wsiedli na okręt, który przewiózł ich wraz z aparatem przez ocean Spokojny do Tokjo.

Z Tokjo wylecieli oni 8 kwietnia, i przez indje, Azję Mniejszą i Ateny dotarli w ciągu dni 7 do Paryża, który zgotował im przyjęcie entuzjastyczne.

Właściwie cały ten pół roku trwający lot możnaby podzielić na trzy okresy. Pierwszy to przelot aparatu „Nungesser-Coli" (śmiali lotnicy tak nazwali swój samolot na cześć tragicznie zaginionych kolegów) z Paryża do Ameryki południowej. Przelot ten miał czysto sportowy charakter i odbył się bardzo szybko.

Drugą częścią wielkiego raidu była podróż poprzez Amerykę południową, środkową i północną; podróż odbywała się bardzo powoli, gdyż lotnikom chodziło jedynie niemal o propagandę wśród obcych francuskiego lotnictwa. Trzeci okres raidu — to podróż z Tokjo do Paryża, odbyta również ściśle po sportowemu, z wielką szybkością i bardzo krótkiemi, kilkogodzinnemi zaledwie, odpoczynkami na większych lotniskach.

Cały raid trwał pół roku, w którym to czasie Costes i Le Brix przebyli, jak to już wspomnieliśmy, zgórą 56 tysięcy kilometrów.

Rozpatrując poszczególne fazy lotu stwierdzić należy, że lotnicy z dużą szybkością lecieli z Paryża do St. Louis (zachodnie wybrzeże Afryki) przestrzeń bowiem, wynoszącą 4.600 kilometrów przebyli w ciągu 26 i pół godzin. Szybciej jeszcze przelecieli drugi etap drogi, mianowicie z St. Louis do Natal (wschodni cypel Ameryki Południowej), bo przestrzeń 3.400 kilometrów przebyli w 18 godzin.

Bardzo dobrze z punktu widzenia sportowego przedstawia się też ich przelot z Tokjo do Paryża. Drogę wynoszącą 16.185 kilometrów, przelecieli w ciągu 101 godziny.

Nie trzeba również zapominać, że Costes i Le Brix, lecąc z Buenos Aires ku Sant Jago, stolicy Chili, przebyli niebosiężne pasmo Kordyljerów, — które to zadanie było dotychczas niewykonalne dla południowo-amerykańskich lotników. To też Costes wysłał po dokonaniu tego lotu triumfującą depeszę do Paryża ze słowami „Stara Europa zwycięża".

Niepodobna opisać entuzjazmu z jakiem powitały bohaterskich lotników tłumy ludności na lotnisku Le Bourget w Paryżu.

Marszałek Lyautey, jako prezes francuskiego komitetu propagandy lotnictwa, wystosował do obu lotników telegram tej treści:

„Unieruchomiony przez grypę, żałuję bardzo, że nie mogę być świadkiem waszego przybycia, by wziąć udział w zapale narodu, który was powita, i podziękować za dokonanie tego wspaniałego rekordu, dokonanego z taką energją i skromnością, na największą chwałę lotnictwa francuskiego".

LIGA OBRONY POWIETRZNEJ i PRZECIWGAZOWEJ

II-gi KRAJOWY KONKURS AWIONETEK.

REGULAMIN.

Zarząd Główny L. O. P. P. organizuje od 24-go do 27-go września 1928 r., na lotnisku w Warszawie-Mokotów, II-gi Krajowy Konkurs Awionetek.

Zapisy

I. Konstruktorzy, życzący wziąć udział w konkursie, winni nadesłać odpowiednie deklaracje pod adresem Zarządu Głównego L. O. P. P. — Warszawa, Długa 50, do dnia 20 lipca 1928 r. Przy składaniu deklaracji należy opłacić wpisowe w wysokości 50 zł. od każdego aparatu.

Deklaracje winny zawierać:

a) imię, nazwisko i adres konstruktora,

b) imię, nazwisko i adres, oraz numer świadectwa pilota,

c) rysunki i obliczenia aparatu, oratu, oraz dokładny opis aparatu i silnika.

Uwaga: Wzamian nadesłania obliczeń konstruktorzy mogą do dnia 15 września 1928 r. przedstawić zaświadczenie o próbie statycznej odbytej w obecności jednego przedstawiciela I. B. T. L. i przedstawiciela Ministerstwa Komunikacji lub Zarządu Głównego L. O. P. P.

Awionetki, które posiadają prawo lotu, wydane przez Ministerstwo Komunikacji lub Departament Lotnictwa M. S. Wojsk. zostają od przedstawienia obliczeń lub powyższej próby zwolnione.

Odpowiedzialność

II. L. O. P. P. nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności za mogące być wyrządzone szkody osobom i własności konstruktorów, pilotów lub osób trzecich — natomiast odpowiedzialność tę przyjmują na siebie całkowicie uczestnicy konkursu, t. j. konstruktorzy i piloci.

Przez samo złożenie zapisu uczestnicy, t. j. zarówno konstruktorzy, jak i piloci deklarują, że: zapoznali się z niniejszym regulaminem i poddają się wszelkim jego warunkom.

Warunki techniczne

III. W konkursie mogą przyjąć udział tylko awionetki wykonane w kraju. Współczynnik bezpieczeństwa konstrukcji określa się na minimum 5.

Awionetki powinny być dostarczone conajmniej na 4 dni przed terminem konkursu na miejsce wzlotów.

Przed ostateczną decyzją o dopuszczeniu do konkursu — awionetki zostaną w Warszawie obejrzane przez specjalną Komisję oraz muszą wykonać lot próbny.

Pomieszczenie dla awionetek, benzynę i smary, potrzebne do odbycia warunków, jak również mechaników, dostarcza Zarząd Główny L. O. P. P.

Uczestnicy konkursu mają prawo jednorazowego powtórzenia prób Nr. 2, 3 i 5.

Klasyfikacja

1) Awionetki zostaną klasyfikowane w/g wzoru:

$$Q + \frac{G\,V}{2\,M} \cdot \frac{8+n}{10} \; \frac{G}{c}$$

Q — ilość otrzymanych punktów.

G — ciężar użyteczny w klgr., t.j. załoga, paliwo, smary, spadochrony, oraz ewentualnie balast.

C — ciężar własny awionetki.

Uwaga: Do ciężaru własnego awionetki dolicza się benzynę i smar na na $2^1/_2$ godziny lotu.

Do ciężaru użytecznego przyjmuje się wagę paliwa i smarów ponad powyższą normę.

V — szybkość awionetki w km/godz.

M — moc silnika w/g danych fabrycznych.

n — ilość miejsc.

2) Próba startu

Długość startu mierzy się od miejsca skąd awionetka ruszyła aż do miejsca, gdzie oderwie się od ziemi, przyczem każde rozpoczęte 10 m. liczą się za całe.

Długość startu w mtr.	Ilość punktów
220	0
210	1
200	3
190	6
180	10
170	15
160	21
150	28
140	36
130	45
120	55
110	66
100	78
90	41
80	105
70	120
60	136
50	153
40	171
30	190

3) Próba lądowania.

Awionetka ląduje po przeleceniu ponad przeszkodą wysokości 5 m., przyczem długość wybiegu liczy się od podstawy przeszkody do miejsca ostatecznego zatrzymania się.

Długość wybiegu w mtr.	Ilość punktów
200	0
190	1
180	3
170	6
160	10
150	15
140	21
130	28
120	36
110	45
100	55
90	66
80	78
70	91
60	105
50	120
40	136

4) Próba wznoszenia się.

Czas wznoszenia się określony jest na 30 minut od chwili dania sygnału do startu.

Punkty zostaną obliczone w/g wzoru:

$$\frac{1}{6}\left(\frac{n}{100}\right)^2$$

gdzie n = osiągnięte wysokości w metrach.

5) Próba demontażu.

Próba polega na demontażu płatowca, przejściu przez bramę o szerokości 3 m., wysokości 3,5 m. i długości 10 m. a następnie na zmontowaniu go i locie 5 minutowym. Czas mierzony jest od chwili w której podany był sygnał do demontowania, aż do oderwania się awionetki od ziemi.

Punkty oblicza się według wzoru:

$$\frac{120 - n}{3}$$

gdzie n = ilości minut zużytych na próbę.

Z wykonania tej próby uczestnicy mogą zrezygnować.

6. Próba szybkości.

Awionetki przelatują sześciokrotnie, obwód zamknięty, równy około 30 km., t. j. ogółem około 180 km., poczem z czasu zużytego na przelot określa się szybkość w km. na godzinę. O ile awionetka będzie zmuszona lądować z powodu defektu silnika, to wówczas średnią szybkość określa się z ilości przelecianych przez nią km. i czasu na to zużytego, dodając jednak do tego ostatniego 10 minut karnych za każde międzylądowanie.

7. Klasyfikacja techniczna.

Za urządzenie przeciwogniowe liczy się 10 punktów.

Za spadochron dla każdej osoby po 5 punktów.

Za magneto rozruchowe 10 punktów.

Za rozrusznik 20 punktów.

Za krajowy silnik 20 punktów.

Nagrody.

V. Po wykonaniu przez stające do konkursu awionetki wszystkich wymaganych warunków oblicza się dla każdej ogólną ilość punktów wg. wzoru z § 1.

Nagroda I zostanie udzielona konstruktorowi awionetki, która posiadać będzie największą ilość punktów.

Nagrody II, III i IV zostaną przyznane trzem następnym konstruktorom.

Nagrody wynoszą:

I — 10.000 zł.
II — 5.000 „
III — 3.000 „
IV — 2.000 „

Oprócz tego uczestnicy zawodów, którzy wykonają wszystkie warunki, otrzymają żetony pamiątkowe.

Sąd konkursowy

VI. 3-ch Przedstawicieli Zarządu Głównego L. O. P. P.

1 Przedstawiciel Komit. Stołecznego L.O.P.P.
1 „ Dep. Lotnictwa M.S. Wojsk.
1 „ Dep. Ekspl. Min. Komunik.
1 „ Aeroklubu.

Zarząd Główny L. O. P. P. ogłasza

KONKURS

na wzorowe opracowanie następujących 3 tematów:

1. Dlaczego musimy mieć silne lotnictwo?

Pogadanka dla młodzieży szkół powszechnych wiejskich.

2. Zastosowanie lotnictwa w życiu współczesnem.

Podręcznik dla prelegentów L. O. P. P. pracujących w szkołach średnich, ułożony według zasad programu Sekcji Zarządu Głównego L. O. P. P. do spraw młodzieży *) — z ilustracjami i wykresami.

Broszura — 8-mka — około 100—120 str. druku.

*) Wiadomości dotyczących programu sekcji Zarządu Głównego L. O. P. P. dla spraw młodzieży udziela biuro Zarządu Głównego L. O. P. P. w Warszawie, ul. Długa 50, każdego dnia, z wyjątkiem niedziel i świąt, między godziną 9-tą a 3-cią.

3. Udział wojska i społeczeństwa w obronie lotniczej kraju.

Podręcznik do celów jak w punkcie 2-gim — z ilustracjami i wykresami.

Broszura — 8-mka — około 120 — 150 str. druku.

Prace należy nadsyłać do Biura Zarządu Głównego L. O. P. P. w Warszawie, ul. Długa 50 do dnia 1-go lipca 1928 r.

Prace nie mogą być podpisane i winny być zaopatrzone w godła.

Nazwiska autorów należy umieścić w zapieczętowanych kopertach, zaopatrzonych w te same godła.

Za najlepsze i bezwzględnie nadające się prace do druku Zarząd Główny L. O. P. P. wyznacza następujące nagrody:

Za pierwszą pracę 500 zł.
Za drugą pracę 1.000 „
Za trzecią pracę 1.500 „

Prace nagrodzone stają się własnością Zarządu Głównego L. O. P. P.

Prace nienagrodzone, a kwalifikujące się do druku mogą być zakupione przez Zarząd Główny L. O. P. P. na zasadzie osobnego porozumienia z autorem.

Skład sądu konkursowego stanowią: Przewodniczący inż. Rudziński, członkowie: profesor Witoszyński, gen. Michaelis, prof. Mokrzycki, płk. Bołsunowski, mjr. Romeyko, red. Relidzyński, inż. Kawecki, red. Osiński.

Spadochrony i znaczenie ich w lotnictwie.

Technice lotnictwa włoskiego należy zawdzięczać rozpowszechnione zastosowanie spadochronu. Ostatni tragiczny wypadek włoskiego „ASA“ Nardinie'go raz jeszcze uwidocznił, jak bardzo każdemu lotnikowi potrzebny jest spadochron nawet do skoku z względnie niewielkiej wysokości. Lotnik posiadający spadochron, w razie wypadku może go używać z pełnem zaufaniem, jako wypróbowanego i zupełnie pewnego środka ratunku w niebezpieczeństwie. Taka opinja o spadochronie jest wynikiem śmiałych eksperymentów, wytrwale powtarzanych przez jego pionerów w Italji, porucznika Freri i p. Furmanika, którzy licznemi próbnemi skokami dali całemu światu dowody, że spadochron ich pomysłu działa bez zarzutu, a dzięki prostocie konstrukcji niewielkim rozmiarom i łatwości uruchomienia może mieć jaknajszersze zastosowanie. Włoskie towarzystwo fabrykacji tego typu spadochronu pod dyrekcją p. Calabi'ego skorzystało z doświadczeń tych dwóch pionerów, zrealizowało ich pomysły i stworzyło nowy typ spadochronu „Salvator“, który jest ostatnim wyrazem tej gałęzi techniki. W tych dniach dokonano licznych skoków, któremi dowiedziono, że opóźnienie rozpostarcia spadochronu po 300—400 metrach może być dokonane po 600 m., po 800 m., a nawet i po 1000 metrów, czyli rzut na kilometr, a następnie rozpostarcie spadochronu bez żadnego niebezpieczeństwa dla lotnika. Ostatnie doświadczenia wykazały, że ostrzeżenia lekarzy o połamaniu żeber i o uduszeniu się są zupełnie nieuzasadnione. Dzięki temu nowemu typowi „Salvator“ lotnik strącony w czasie bitwy z wysokości 6000 metrów, może rzucić się ze spadochronem, przelecić sferę ostrzeliwania nieprzyjacielskiego, rozpostrzeć „Salvator“ i swe życie ocalić. Sekret tego nowego typu polega na zastosowaniu kaloty, podlegającej zniekształceniu, czyli na udoskonaleniu elastycznego otworu. Wszystkie próby tego spadochronu zostały uwieńczone pełnem powodzeniem. Ulepszenie spadochronu bezwzględnie przyczyni się do szerokiego zastosowania go w praktyce. Każdy lotnik na aparacie powinien mieć spadochron, tak jak każdy z podróżujących aeroplanem nad kanałem La Manche ma pas ratunkowy. W ten sposób podróżni na aparatach powietrznych będą zabezpieczeni od instynktownej obawy wysokości.



M. L. Boni.

Podziękowanie z Czechosłowacji.

Jak to w swoim czasie doniosły dzienniki, w końcu stycznia r.b. wylądował w Hrubieszowie samolot czeski S 18-21, którym dwaj lotnicy czechosłowaccy zamierzali przedostać się do Rosji Sowieckiej. Lotnicy ci po wylądowaniu zbiegli i zostali następnie przez polskie organy bezpieczeństwa schwytani. Opuszczonym samolotem zaopiekował się Komitet Powiatowy L. O. P. P. w Hrubieszowie przy współudziale miejscowych władz. Czechosłowackie Ministerstwo Obrony

Narodowej w drodze dyplomatycznej zwróciło się do Rządu Polskiego z prośbą o wydanie samolotu. Po otrzymaniu przychylnej odpowiedzi, do Polski został delegowany kpt. lotnictwa czechosłowackiego Karol Marese wraz z mechanikiem którzy przybyli do Lublina i zwrócili się z prośbą o pomoc do Lub. Kom. Wojewódzkiego L. O. P. P.

Z ramienia Komitetu udał się do Hrubieszowa Szef Propagandy ppłk. Rudnicki w towarzystwie lotników czechosłowackich, ułatwiając im na miejscu remont uszkodzonego nieco aparatu, i odjazd do Czechosłowacji. Przy tej sposobności Komitet Powiatowy L. O. P. P. w Hrubieszowie zorganizował dla lotników czechosłowackich przyjęcie, poczem odjechali oni serdecznie żegnani.

Obecnie Lub. Kom. Wojew. L. O. P. P. w Lublinie za pośrednictwem attaché wojskowego w Warszawie otrzymał od czechosłowackiego Ministerstwa Obrony Narodowej pismo w języku czeskim w którym wyraża ono Komitetowi gorące podziękowanie za przyjęcie jakiego doznali lotnicy czechosłowaccy. Poniżej podajemy treść tego pisma w tłomaczeniu polskiem:

W Pradze, dnia 13 lutego 19.8 r

Ministerstwo Obrony Narodowej

III Depart. (lotniczy).

L 4106 III 1 odd. 1928

Liga Obrony Powietrznej Państwa

Lubelski Komitet Wojewódzki

w Lublinie.

Ministerstwo Obrony Narodowej z niedającą się wyrazić radością i głęboką wdzięcznością przyjęło do wiadomości relację kpt. Karola Marese, z której wynika z jak wielką uprzejmością udzielono mu wydatnej pomocy podczas powrotnej podróży samolotu S. 18-21 z Polski do Czechosłowacji.

Spieszymy niniejszem wyrazić Panom za okazane dowody życzliwości i gościnne przyjęcie swoje najserdeczniejsze podziękowanie.

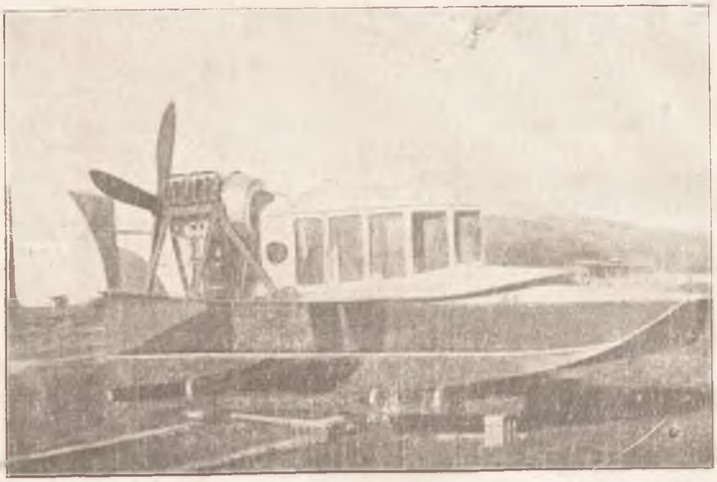
Przy sposobności pozwolimy sobie zapewnić Panów, że niezapomnimy tej przysługi, którą nam Panowie wyświadczyli i wierzymy, że w przyszłości będziemy mieli możność jeszcze nie raz stwierdzić prawdziwie braterskie stosunki, które przyczynią się do rozwoju lotnictwa Polski i Czechosłowacji.

Przesyłamy serdeczne życzenia lotnictwu polskiemu i pozostajemy z lotniczym pozdrowieniem.

Za Ministra Obrony Narodowej

(—) *Gen. Fajfa.*

ŚLIZGOWIEC PŁASKI



Maszyny tego typu służą do komunikacji pasażerskiej na wodach spokojnych. Szybkość ze względu na małe zanurzenie dochodzi do 200 klm. na godzinę.

„Aeroklub" lubelski.

Lubelski Komitet Wojewódzki L. O. P. P. jeszcze w roku ubiegłym, pragnąc zainteresować możliwie najszersze grono osób, bądź to już pracujących czynnie w dziedzinie lotniczej, bądź pracy tej pragnących się poświęcić, powziął myśl zorganizowania w Lublinie „Aeroklubu" na wzór podobnej instytucji istniejącej już w Warszawie.

„Aeroklub" lubelski będzie jako jedno ze swych naczelnych zadań stawiać popieranie rodzimej wytwórczości w dziedzinie lotnictwa, popularyzacją wiedzy lotniczej i przygotowanie kadr pilotów i mechaników lotniczych. Cel ten zostanie osiągnięty przez wygłaszanie fachowych odczytów i prelekcji, zakładanie szkół lotniczych, organizację kursów i t. p.

W obecnej chwili chęć przystąpienia do „Aeroklubu" zgłosiły siły fachowe, pracujące w wytwórniach lotniczych, znajdujących się na terenie województwa lubelskiego, a mianowicie: „Podlaskiej Wytwórni Samolotów" w Białej Podlaskiej i „Plage i Laśkiewicz" w Lublinie. Pozatem do „Aeroklubu" lubelskiego przystępują „in gremio" personel lotniczy Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie z pułk. Florezem, jako dowódcą Szkoły na czele.

Obecnie prace, zmierzające do organizacji „Aeroklubu" w Lublinie są już na ukończeniu i w pierwszych dniach maja r. b. odbędzie się w Lublinie organizacyjne posiedzenie, na którem ukonstytują się władze „Aeroklubu".

Nie wątpimy, że myśl pojęta przez Lub. Kom. Wojew. L. O. P. P. spotka się z żywym zainteresowaniem społeczeństwa, które winno poprzeć wysiłki, mające na celu jaknajpotężniejszy rozwój lotnictwa polskiego.

NOWE KSIĄŻKI LOTNICZE.

Szneider Franciszek ppłk. „LOTNICTWO“ cykl, obejmujący całokształt lotnictwa, ze 124 rycinami w tekście. Skład Główny: Miejski Komitet L. O. P. P. w Krakowie, ul. Basztowa 22. Cena egz. 7 zł.

O książce tej M. S. Wojsk. Depart. Lotnictwa wydaje następującą opinję:

Na rynku księgarskim dawał się dotychczas odczuwać dotkliwy brak popularnej książki, obejmującej całokształt wiedzy lotniczej. Osoby żywo interesujące się lotnictwem zmuszone były do wertowania szeregu mniej lub więcej popularnych dzieł i wydawnictw, pragnąc znaleźć odpowiedź na szereg powstających pytań.

Książka ppułk.-obserw. w st. spocz. Schneidera Franciszk. wypełni niewątpliwie tę lukę w naszem piśmiennictwie, dając treściwy i zwięzły pogląd na stan dzisiejszej wiedzy lotniczęj.

Jestem przekonany, że niniejsza książka przysłuży się społeczeństwu, siejąc wśród najszerszych warstw ludności umiłowanie lotnictwa, oraz budząc zainteresowanie się sprawą obrony kraju.

„Propaganda lotnictwa w szkołach“. Ukazała się nakładem Zarządu Głównego broszura o powyższym tytule, omawiająca szczegółowo sposoby propagowania lotnictwa i zamierzeń L. O. P. P. wśród młodzieży szkolnej.

Broszura ta wypełnia dający się dotychczas odczuwać brak podręczników dla wychowawców młodego pokolenia, od należytego uświadomienia którego, zależy przyszłość polskiego lotnictwa.

W szeregu rozdziałach omówiony jest szczegółowo i systematycznie program wykładów z zakresu lotnictwa i obrony przeciwgazowej dla młodzieży klas niższych i wyższych.

Ze względu na doniosłe znaczenie, jakie mieć może należycie prowadzona propaganda lotnictwa w szkołach broszurę, tę znajdującą się na składzie w sekretarjacie Kom. Woj. L. O. P. P. w Lublinie (ul. Powiatowa 1) wysyła się na każde żądanie osób z grona nauczycielskiego **bezpłatnie.**

Kronika Wojewódzka.

Propagandowa ekspedycja samochodowa L. O. P. P. Na skutek starań poczynionych przez Lub. Kom. Wojew. L. O. P. P. w Zarządzie Głównym, w ciągu lipca r. b. objedzie teren województwa lubelskiego propagandowa ekspedycja samochodowa, odwiedzając kolejno wszystkie Komitety Powiatowe i poszczególne miejscowości, dając szereg przedstawień kinematograficznych, audycji radjowych i t. p. Jednocześnie będą wygłaszane prelekcje propagandowe o celach i zadaniach lotniczych i L. O. P. P. w szczególności.

Ekspedycja rozporządza specjalnie urządzonym trzyosiowym samochodem „Renault“, docierającym wszędzie bez względu na stan dróg i wyposażonym w nowoczesne środki propagandy, to też witana będzie niewątpliwie z ciekawością przez szeroki ogół ludności, którą zapozna jednocześnie z L. O. P. P.

Bliższe szczegóły dotyczące marszruty ekspedycji jak również i czas pobytu w poszczególnych miejscowościach podamy w numerze czerwcowym „Steru“.

Lotnicy angielscy w Lublinie. W dniu 13 kwietnia r. b. przybyły na lotnisko fabryki „Plage i Laśkiewicz“ trzy samoloty wojskowe, wiozące angielskich oficerów — lotników pp. Wothowortda Jones'a i Ritchie Allana Patrick'a, którzy badają stan lotnictwa w Polsce.

Zwiedzili oni fabrykę „Plage i Laśkiewicz“ oraz zapoznali się z jej produkcją. Po fabryce oprowadzali gości i udzielali im objaśnień: inż. Świątecki i inż. Rudlicki.

Z Lublina odlecieli oficerowie do Dęblina skąd udadzą się do Lwowa i Krakowa.

O pracy w lubelskiej fabryce „Plage i Laśkiewicz“ oficerowie angielscy wyrazili się z uznaniem.

Rozbudowa lotniska im. hetm. J. Zamojskiego. W związku z rozpoczęciem prac przygotowawczych do rozbudowy lotniska im. hetm. J. Zamojskiego pod Zamościem w maju r. b. odbędzie się w Zamościu posiedzenie Komisji, która zajmie się sprawą przeprowadzenia i budowy bocznicy kolejowej od st. Zawada do lotniska.

W skład Komisji wejdą przedstawiciele Wydziału Eksploatacyjnego Dyr. Kolei w Radomiu, Komitetu Rozbudowy Lotniska w Zamościu i Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Lublinie.

Po zbadaniu warunków terenowych na miejscu zostaną następnie sporządzone plany i kosztorys budowy wzmiankowanej bocznicy, a budowa jej włączona do planów ogólnych rozbudowy lotniska.

Osobiste. Z dniem 15 kwietnia r. b. Lub. Kom. Wojewódzki L. O. P. P. zaangażował w charakterze pilota eskadry propagandowej p. Władysława Szulczewskiego, który prowadzić będzie wszystkie płatowce podczas lotów propagandowych.

P. Szulczewski znany jest w kołach lotniczych jako jeden z najlepszych pilotów polskich, to też niewątpliwie loty propagandowe w roku bieżącym cieszyć się będą dużym zainteresowaniem.

Organizacyjne posiedzenie K.R.L. W dniu 5 kwietnia b. r. odbyło się w Zamościu w sali posiedzeń Domu Ludowego pierwsze organizacyjne posiedzenie Komitetu Rozbudowy Lotniska im. Jana Zamojskiego pod Zamościem, w którym z ramienia Komitetu Woj. L.O. P. P. w Lublinie wzięli udział Prezes p. dr. St. Bryła, Szef Propagandy ppłk. Rudnicki i p. Zygmunt Radomski. Zebranie zagaił p. dr. Bryła przedstawiając obecnym plan prac na okres najbliższy na zakupionym pod lotnisko terenie.

Jednocześnie dr. Bryła uzasadnił konieczność powołania do życia specjalnego Komitetu Rozb. Lotniska wskład którego winni wejść przedstawiciele społeczeństwa tamt. celem jaknajbardziej owocnego zrealizowania prac.

Po przemówieniu p. dr. Bryły wywiązała się dłuższa dyskusja na temat rozbudowy lotniska w której zabierali głos przedstawiciele m. Zamościa, Sejmiku i Wojskowości. W rezultacie postanowiono powołać do życia Komitet Rozbudowy Lotniska, który zajmie się sporządzeniem planu niwelacji zakupionego terenu, związanego z nim kosztorysu, oraz zakrzątnie się około gromadzenia funduszów na rzecz budowy. W skład Komitetu Rozb. Lotniska weszli: p. Starosta Strzeszewski, jako przewodniczący, p. Gen. Kwaśniewski jako w. przewodniczący, oraz pp. Czesław Kuncewicz, sekretarz i burmistrz Kosmalski — skarbnik. Kierownictwo techniczne spoczywać będzie w rękach inż. Pohoskiego i inż. Bielawskiego. Jako członkowie Komitetu zostali wybrani pp. płk. Jackowski, mjr. Kamieński, mec. Galiński, p. Mańkowski (przedstawiciel Komitetu Pow. w Zwierzyńcu), p. Nowakowski, oraz wójt gminy Mokre p. Wróbel. Komitet w składzie powyższym w najbliższym czasie przystąpi do prac przygotowawczych, a następnie rozpoczną się roboty na zakupionym terenie.

Sprawozdawcze Ogólne Zgromadzenie Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej odbędzie się dnia 18 i 19 maja 1928 r. w Warszawie w gmachu Instytutu Aerodynamicznego przy ul. Nowowiejskiej Nr. 50, z następującym porządkiem dziennym:

1. Zagajenie.
2. Wybory Prezydjum Ogólnego Zgromadzenia.
3. Sprawozdanie Zarządu Głównego z działalności Ligi Obrony Powietrznej Państwa i Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej za 1927 rok.
4. Sprawozdania Rady Głównej.
5. Sprawozdania Głównej Komisji Rewizyjnej.
6. Dyskusja nad sprawozdaniami z działalności L. O. P. P. i T. O. P.
7. Wnioski programowe i budżetowe związane z połączeniem się L. O. P. P. i T. O. P.
8. Wnioski Rady Głównej.
9. Wniosek w sprawie zmiany art. 15 § 2 Statutu.
10. Wnioski zgłoszone do Zarządu Głównego na dwa tygodnie przed terminem Ogólnego Zgromadzenia w myśl art. 22 § 5 Statutu.
11. Wybory:
    a) 15 członków Zarządu Głównego i 6 zastępców,
    b) 21 członków Rady Głównej i 6 zastępców,
    c) 5 członków Głównej Komisji Rewizyjnej i 3 zastępców.

Początek obrad o godz. 10-ej rano.

U nas i zagranicą.

POLSKA.

Audjencja Prezydjum L. O. P. P. u Pana Prezydenta Rzplitej. W ub. miesiącu prezes Zarządu Głównego L. O. P. P., prof. Ponikowski i wiceprezes dr. Vacqueret zostali przyjęci na audjencji przez P. Prezydenta Rzeczypospolitej, któremu złożyli sprawozdanie z połączenia się L. O. P. P., prosząc Pana Prezydenta o przyjęcie protektoratu nad Ligą Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej wysłuchał z wielkiem zainteresowaniem i zadowoleniem sprawozdania pp. Ponikowskiego i Vacqueret'a i przyjął łaskawie protektorat nad nową L.O.P.P. poruszając w rozmowie z pp. prezesem i wiceprezesem Ligi szereg spraw żywotnych i aktualnych.

XIX sesja I. A. T. A. W dniach 22 i 23 lutego r. b. odbyła się w Warszawie 19-ta sesja Międzynarodowego Zrzeszenia Towarzystwa Komunikacji Pasażerskiej (I. A. T. A.). W sesji wzięli udział przedstawiciele 18-tu Towarzystw Komunikacji Powiatowej 16-tu krajów europejskich.

Ponadto w obradach uczestniczyli przedstawiciele Ligi Narodów Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powiatowej, Międzynarodowego Komitetu Prawniczego Lotniczego i Amerykańskiej Izby Handlowej. Z ramienia rządu polskiego w obradach wzięli udział przedstawiciele Ministerstw z Komunikacji, Poczt i Telegrafów oraz Skarbu.

Obradom przewodniczył prezes Zarządu Polskiej Linji Lotniczej „Aerolot" dr. Ignacy Wygard.

Najbliższe posiedzenie I. A. T. A. odbędzie się w czerwcu w Londynie.

Sterowiec „Italia" przeleciał nad Polską. W dniu 15 kwietnia przeleciał nad Katowicami włoski sterowiec „Italia", na którym gen. Nobile odbywa podróż do bieguna północnego.

„Italia" odleciała z Medjolanu w nocy o godzinie 1 m. 50 dnia 15 b. m.

Nad Katowicami sterowiec ukazał się tegoż dnia późnym wieczorem.

W dniu 16 kwietnia, o godzinie 8-ej rano „Italia" przeleciawszy nad Wrocławiem i Pozna-

niem wylądowała w miejscowości Słupsk na Pomorzu niemieckiem, gdzie do dyspozycji gen. Nobile oddano hangar dla zeppelinów.

Polski samolot komunikacyjny. Jak wiadomo Polska do chwili obecnej nie posiada własnego typu samolotu komunikacyjnego, posługując się niemieckiemi aparatami „Junkers".

Obecnie w tej dziedzinie uczyniono poważny krok naprzód. Pilot mjr. Malinowski, pracując od dłuższego czasu nad samolotem własnego pomysłu w Podlaskiej Wytwórni Samolotów w Białej Podl., doszedł do pomyślnych wyników i skonstruował samolot polski dla komunikacji pasażerskiej.

Próby dokonane z nowym samolotem wypadły doskonale.

Samolot ten nosi nazwę „Stamal VII P.W.S.".

Należy zaznaczyć, że zarówno prace konstrukcyjne, jak i budowa nowego aparatu odbywały się przy pomocy finansowej L. O. P. P., w rezultacie uzyskano dla lotnictwa polskiego nowy typ samolotu pasażerskiego, co świadczy dobitnie o owocnej pracy L. O. P. P. i tężyźnie naszych lotników konstruktorów.

ANGLJA.

Pokonanie Atlantyku. Dwaj lotnicy niemieccy kpt. pilot Koehl i baron Huenefeld w towarzystwie lotnika irlandzkiego płk. Fritzmaurice'a na samolocie „Bremen" dokonali pierwszego lotu przez Atlantyk od strony Europy.

„Bremen" wystartował na lotnisku irlandzkim w Baldonnel w dniu 13 kwietnia r. b. i po 38 godzinach lotu wskutek braku benzyny musiał lądować na bezludnej wyspie lodowej Greenly Island w zatoce św. Wawrzyńca.

Lądując w warunkach niepomyślnych aparat uległ uszkodzeniu i lotnicy z zamierzonej podróży do New-Jorku musieli zrezygnować, pozostając odeń w odległości około 1500 kilometrów.

Udany lot jest zasługą płk. Fritzmaurice'a, dzięki któremu lotnicy niemieccy uniknęli niechybnej śmierci.

FRANCJA.

Echa przylotu Lindbergha. W sprawozdaniu z działalności paryskiego portu lotniczego Le Bourget znajdujemy między innemi, zabawne szczegóły w opisie przylotu Lindbergha do Paryża wieczorem 21 marca r. b. Jak czytelnicy nasi pamiętają, kilkusettysięczny tłum zaległ w tym pamiętnym dniu lotnisko i po wylądowaniu „Lindy" wprost atakiem wziął gmachy portu lotniczego. Nazajutrz całe masy osób zgłosiły się do Dyrekcji portu z reklamacjami o zagubione w czasie poprzedniego wieczora: kapelusze, laski, parasole, pojedyńcze buty, broszki, rękawiczki i t. d. Po odbiór jednego tylko przedmiotu nikt się dotychczas nie zgłosił: był to... gorset damski.

Budżet lotnictwa francuskiego na 1928 rok. Izby francuskie przyjęły prawie bez zmian wniesione przez rząd wnioski o budżety dla lotnictwa we wszystkich czterech ministerjach: handlu — lotnictwo cywilne, wojny—wojskowe, marynarki — morskie i kolonji — kolonjalne. Ogólna suma przekracza 850 milj. franków, a zatem o blisko 200 milj. więcej niż w roku ubiegłym. Poważniejszemu zwiększeniu uległy następujące pozycje: w lotnictwie cywilnem — premje i subwencje dla tow. lotniczych o zgórą 40 milj., w lotnictwie morskiem — utrzymanie o blisko 50 milj. i nowe prace o zgórą 56 milj., w lotnictwie wojskowem — materjał o zgórą 43 miljony.

NIEMCY.

Budżet lotnictwa niemieckiego na rok 1928 wykazuje charakterystyczne zmiany w porównaniu z zeszłorocznym. Ponieważ dział administracyjny już jest zorganizowany, cały przeto wysiłek skierowany został na udoskonalenia techniczne, na które wyznaczono 19 i pół miljona marek. Na badania naukowe, wykonane przez Niemiecki Instytut Badawczy, preliminowane jest 4,650,000 marek. Natomiast, ponieważ przedsiębiorstwa lotnicze coraz sprawniej działają, subsydja dla dla nich zmniejszone zostały o 1,900,000 marek.

WŁOCHY.

Nowy rekord światowy. W dniu 21 grudnia mjr. Donati ustalił światowy rekord wysokości, osiągając w ciągu 42 minut lotu wysokość 11,827 m. Rekord ustalony został na samolocie myśliwskim Devoitine, wykonanym we włoskich zakładach Ansaldo z silnikiem Bristol-Romeo „Jupiter" 450 MK. Samopiszący termograf, który Donati zabrał z sobą, wykazał 60° C.

Propaganda przy pomocy filmu. Ministerjum Żeglugi Powietrznej ogłosiło konkurs na projekt filmu kinematograficznego o charakterze lotniczym z nagrodami pieniężnemi, pierwsza z nich wynosi 2.500 lir (około 1.200 zł.).

SZWECJA.

Polityka lotnicza. Rząd szwedzki ma zamiar wyzwolić swoje lotnictwo z zależności od Niemiec. Zakłady Junkersa założyły pod Malmö wielką fabrykę samolotów, którą pragną obecnie rozszerzyć. Rząd szwedzki, wychodząc z założenia, że rozwój na jego terytorjum przemysłu, czerpiącego tworzywo z zagranicy (mowa tu o duraluminium, sprowadzanym z Niemiec), nie jest pożądany, nie zgodził się na rozbudowę. Firma Junkersa, mająca duże wpływy w „Lufthansie" postarała się o wywarcie przez tę ostatnią presji na rząd szwedzki, któremu zagrożono, że w razie odmowy udzielenia Junkersowi koncesji, linje lotnicze „Lufthansy" do Szwecji będą przerwane. Jak się sprawa ta rozstrzygnie — dotąd nie wiadomo, zdaje się jednak, że rząd szwedzki stanowiska swego nie zmieni.

JAGIENKA Z POD LUBLINA.

SAMOLOT SWATEM.

(OBRAZEK LUDOWY).

Akuratnie po kopaniach Jasiek odprawił zaloty do Małgośki z pod lasa. Przyjęła go — jak to mówią — z otwartem sercem, choć wiadomo, że ono ani nie otwiera się, ani zamyka, bo nie jest na zawiasach.

Ale było kogo przyjąć.

Jasiek to chłopak morgowy, gospodarski syn, świeży jak leśna malina, a gorący nie mniej słonecznych promieni. I wysoki i cienki, że się na niego nawet przydrożne topole oglądają, zazdroszcząc zgrabności.

I taki Małgośkę chciał, małą dziewuszkę z silnemi wzgórkami pełnych piersi, co jej się wciąż pod obcisłym kaftanikiem buntują ku zawstydzeniu dziewczyny.

A cóż zobaczył w niej? Czy te nieduże, modre oczy, czy ten nosek drobny, o którym koleżanki mówią, że nie wiele większy od rodzynki w bułce?

A no, inaczej widać patrzą oczy chłopaka, bo z pośród dziewcząt całej wsi wyszukał tą — z pod lasa.

— Słuchaj, Małgoś, na zapowiedzie damy zaraz, to jeszcze wyjdą przed adwentem! — mówił jej, ogarniając za szyję, jako że do pasa było mu sięgać za nisko.

A ona zadarła główkę w górę, zupełnie jak dzieci, co szukają gniazd na drzewie i patrząc w oczy zgadzała się na wszystko.

Jasiek pochodził z daleka. Trzeba mu było jechać za metryką aż pod Kraków. Ale pojechał, jakże by inaczej, no i po trzech dniach wrócił z pełnym wypisem. Zapowiedzie już szły. Już Jasiek z Małgośką z ambony zlecieli jak ptacy, a we wsi zaroiło się jak w mrowisku.

— Nie mógł to mnie wybrać! — burczała zezowata sołtysówna, co morgów miała dwa razy więcej niż Jasiek.

A na to Walerka od kowala:

— Ciebie jak ciebie. Cóż mu po takiej co nigdzie akuratnie nie trafi, a widzi tam gdzie nie potrza. Ale ja? W oczach mam nockę ogniem rozgrzaną i duża jestem i cieniuchna, nie taki kłębek jak Małgośka!

Kobietom też solą w oku było szczęście Małgosine. Raz wraz któraś dosunęła się do matki Jaśkowej ganiąc przyszłą synowę.

Matka jak matka. Wszystko najlepsze chciałaby dla dziecka i za djament go uważa, choćby zwykłem szkiełkiem był, więc gadanie ludzkie poczęło ją nurtować.

— Wiesz Jasiek, odłóż wesele do karnawału! — radziła synowi. — Dłużej pomyślisz, mądrzejszy będziesz!

— A juści!

Wnet Jasiek zwietrzył coś niedobrego i po drugiej zapowiedzi do kuferka po metrykę poszedł, żeby ją księdzu oddać i być spokojnym.

Szuka, szuka, metryki ani śladu.

Coraz papier jakiś zachrzęści pod palcami, jakby złe podsuwało nadzieję znalezienia, ale każdy nie ten, co Jaśkowi do szczęścia potrzebny.

Już mu pot na czoło wystąpił i zwilżył włoski konopne, już mu palce drżeć zaczęły jak dziadkowi z pod kościoła, a metryki nie było.

Rozżalony skoczył do swojej dziewczyny.

— Małgoś, co teraz będzie! Ktoś nas chce ze szczęścia obrabować i metrykę po to skradł. Za cztery dni ma być wesele, ale już nie zdążę po drugą pojechać taki szmat drogi!

A Małgośka w bek.

Tak zeszedł dzień do wieczora i drugiego kawałek.

Jasiek chodził jak bez rozumu, po łąkach i polach, dziewczynie oczy zapuchły od płaczu. Rady nie było żadnej.

Naraz przepadł chłopak bez wieści, jak jego metryka z kuferka.

Małgośka biegała do przyszłej świekry, a świekra do niej, pytając na zmianę czy się Jasiek nie odnalazł.

A wieś dygotała tłumionym śmiechem.

Małgośka calutki las obeszła wypatrując oczy po drzewach, że może na którem z nich jej chłopak wisi. Obie z matką w dół rzeki pędziły jak głupie, przepytując ludzi o wypadek nieszczęśliwy, ale ani wisielca, ani topielca znaleźć nie mogły.

— Już po mojem szczęściu! — jęczała panna młoda, załamując ręce.

Nadeszła sobota. Jaśka już dwa dni nie było. Rodzice Małgośki patrzyli z frasunkiem na zabitego wieprzka, a ich córuś jak zauroczona siedziała przed chatą, szukając po niebie zmiłowania Bożego.

Naraz coś strasznie zaszumiało na górze. Przerażone ptaki poczęły miotać się w różne strony z głośnem krakaniem, a hałas rósł, przybliżał się, wywołując ludzi z chat i gromadząc dziatwę. Małgośka także zwróciła zapłakane oczy, a w tem nad wsią, nisko, niziutko ukazał się wielki, dumny, krzyczący ptak i przefurkotał nad głowami patrzących.

— Samolot! samolot! — poczęły wrzeszczeć dzieci.

— Juści nie co innego! — przytakiwali starsi, patrząc za nim.

Tymczasem turkot umilkł, a samolot osiadł na pobliskiej łące. Wówczas ludzie popłynęli rzeczną falą w tym kierunku. Poszła i Małgosia, sama nie wiedząc po co.

I nagle...

Z pomiędzy skrzydeł żelaznego ptaka uśmiechnęło się jej szczęście, żywe, zdrowe, z płową czupryną rozwianą na wietrze i świeżą metryką w dłoni.

— Jasiek! — krzyknęła dziewczyna, pędząc ku swemu chłopcu.

A sąsiedzi pootwierali usta na ścieżaj.

— Popatrzcie się dobrze, moi ludzie, na ten aparat dziwny, co śmieje się z odległości, a kolej żelazną uważa za żółwia! — rozpoczął pan młody.

— Kiedym poza wczoraj zabłądził na łąki daleko, pijany rozpaczą, ten pan co samolot prowadzi wylądował na chwilę. Podszedłem pytać skąd i dokąd. Leciał z Warszawy do Krakowa. Kraków! Aż się we mnie serce zatrzęsło. Przecież tam moja metryka! Więc dalej w prośby, aż się pan lotnik zmiłował i zabrał mnie. Nie było czasu biec do wsi uprzedzić o odlocie. Wsiadłem zaraz i jazda w górę! Myślę sobie: śmierć albo życie, alem się nie bał, bo mi ta metryka gwoździem w głowie tkwiła. Byłbym już wczoraj wrócił, ale pan lotnik wysadził mnie w mojej parafji dawniejszej, a sam poleciał do Krakowa, obiecując zabrać mnie z powrotem. Słowa dotrzymał. Więc i ja też dotrzymam przyrzeczenia, com mu za jego łaskę dał. Małgoś! Tę morgę pod lasem sprzedamy. A wiesz po co? Zapłacić trzeba za nasze szczęście, ale nie temu panu, tylko Polsce, żeby głośniej szumiała w górze ludziom na lepszą dolę i obronę!

A dziewczyna w śmiech radosny:

— Juści tak, Jaśku złoty! Co tam żałować! Trza dać! I wiesz co? Żeby więcej takich ofiar było, to będziemy kraść ludziom metryki przed weselem, a pan lotnik coraz na swoim ptaszku przyleci, pana młodego podwiezie do parafji i znów zarobi dla Polski!

Roześmiał się lotnik do wesołej dziewczyny i na samolot skoczył, a Jaśko już w drodze przyuczony — zakręcił śmigło co zawar czało jak szalone. Ludzie pozatykali sobie uszy, nie spuszczając oka z cudownego aparatu, a on potoczył się po łące lekko, posuwiście, potem wzniósł się w górę, poleciał i zniknął z oczu wśród wielkiej, niezmierzonej przestrzeni.

Radosny Jasiek nie ruszał się z miejsca. Stał i patrzał ciągle w tym kierunku, garnąc ku sobie jedną ręką dziewczynę, a drugą — ważny dokument, bez którego ona nie byłaby jego, a on — jej.

Taki ptak żelazny, a wyswatał mu dziewczynę!

KOMUNIKAT Nr. 2.

Okólnik L. 5.

W sprawie podziału funduszów na poszczególne rachunki.

Lubelski Komitet Wojewódzki L.O.P.P. podaje do wiadomości wszystkich ośrodków prowincjonalnych Ligi na terenie województwa lubelskiego, że fundusze Komitetu przeznaczone na poszczególne cele związane z lotnictwem i obroną przeciwgazową zostały podzielone i znajdują się w Banku Gospodarstwa Krajowego Oddział w Lublinie i P.K.O. A mianowicie:

W Banku Gospodarstwa Krajowego:

1) Rachunek Kom. Wojew. L. O. P. P. w Lublinie,
2) Rachunek Rozbud. Lotn. L. O. P. P. w Lublinie.

W P. K. O.

Konto 63.763 Komitet Wojew. L.O.P.P. Lublin
„ 64.750 Fundusz Awionetki Szkolnej L. O. P. P. Lublin
„ 101.042 Fundusz Obrony Przeciwgazowej L. O. P. P. Lublin.

Przy przekazywaniu zatem gotówki należy stosownie do celu na jaki jest ona przeznaczona, posługiwać się wyżej wyszczególnionemi rachunkami i kontami.

Okólnik L. 6.

W sprawie zaprowadzenia sprawozdań miesięcznych oraz kontroli składek członkowskich.

Zarząd Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Lublinie niniejszym podaje do wiadomości wszystkich Komitetów Powiatowych, że z dniem 1 maja r. b. zostaje wprowadzony, obok obowiązujących dotychczas sprawozdań z całorocznej działalności, system nadsyłania sprawozdań miesięcznych. Sprawozdania z działalności miesięcznej podług obowiązujących wzorów winny być sporządzane po upływie każdego miesiąca kalendarzowego i nadesłane najpóźniej do 20 następnego miesiąca. (Pierwsze sprawozdanie na maj r. b. ma być nadesłane do dnia 20 czerwca r. b.)

Zarządy Komitetów Powiatowych muszą zwrócić uwagę podległych im Zarządów Kół Miejscowych i Gminnych na konieczność regularnego sporządzania i nadsyłania przez nie sprawozdań miesięcznych do Komitetów Powiatowych, które z kolei sprawozdania te winny włączać do swego sprawozdania miesięcznego.

Zarząd Komitetu Wojewódzkiego w Lublinie zwraca uwagę poszczególnych Komitetów Powiatowych, że do wyżej opisanych sprawozdań miesięcznych przywiązuje dużą wagę i akuratne ich

nadsyłanie będzie poniekąd sprawdzianem sprawności organizacyjnej Komitetu.

Jednocześnie ze sprawozdaniami miesięcznemi z dniem 1 maja zostają zaprowadzone we wszystkich Komitetach Powiatowych i Kołach Miejscowych jednolite listy członków i kontrola wpłaconych składek członkowskich, które umożliwią zaprowadzenie należytej ewidencji członków.

Odpowiednie druki zarówno do sprawozdań miesięcznych jak i kontroli członków zostaną przesłane Komitetom Pow. które zechcą z kolei pouczyć o ich użyciu podległe im ośrodki L.O.P.P.

W razie niedostatecznej ilości otrzymanych druków należy zapotrzebować takowe w Sekretarjacie Komitetu Wojewódzkiego, a zostaną niezwłocznie przesłane.

Okólnik L. 7.

W sprawie „Tygodnia L.O.P P." w roku bieżącym. Komitet Wojewódzki L. O. P. P. w Lublinie podaje do wiadomości wszystkich ośrodków Ligi na terenie województwa, że Zarząd Główny L. O. P. P. w porozumieniu z Komitetami Wojewódzkimi ustalił termin Tygodnia L. O. P. P., który w roku bieżącym odbędzie się od dnia 9 do 16 września na całym terenie Rzeczypospolitej.

Okólnik L. 8.

W sprawie lotów propagandowych. Lubelski Komitet Wojewódzki L. O. P. P. niniejszym zwraca uwagę wszystkich Komitetów Powiatowych, pragnących urządzić w sezonie obecnym loty propagandowe na podległych im terenach, na okólnik L. 1. zamieszczony w N-rze 1 „Steru" w sprawie terminów lotów propagandowych.

Zgodnie z tym okólnikiem projektowane terminy lotów muszą być zgłoszone możliwie najwcześniej na piśmie do Sekretarjatu Komitetu Wojewódzkiego w Lublinie (ul. Powiatowa 1).

Szefostwo Propagandy po otrzymaniu odnośnych zgłoszeń uzgodni terminy lotów propagandowych na miesiące najbliższe, zawiadamiając o tem Komitety Powiatowe, które zgłoszenia nadesłały.

Loty propagandowe w roku bieżącym rozpoczynają się dnia 3-go maja i trwać będą zależnie od pogody przypuszczalnie do 1 października.

Ponieważ Szefostwo Propagandy nie otrzymało dotychczas omawianych zgłoszeń od Komitetów Powiatowych przeto w ciągu pierwszej połowy maja urządza loty według własnej decyzji w miejscowościach przez siebie obranych. Dalsze terminy pozostają dotychczas wolne.

Regulamin dla kół szkolnych L O.P.P.

zatwierdzony przez Radę Główną w dn. 30 stycznia 1928 r.

1. Przy uczelniach mogą być tworzone koła szkolne miejscowe L. O. P. P. — z liczbą członków nie mniejszą niż 10 — na prawach samorządu szkolnego, nie przeczących zasadom Statutu Ligi.

1. Do kół tych może należeć jedynie młodzież ucząca się oraz personel nauczycielski w danej szkole, przyczem młodzież ucząca się wpłaca zniżoną składkę członkowską po 10 groszy od osoby, oraz 50 gr. wpisowego, personel zaś nauczycielski wpisowe i składki przewidziane statutem dla członków zwyczajnych L. O. P. P.

3. Koła miejscowe szkolne L. O. P. P. rządzą się regulaminem wewnętrznym, zatwierdzonym przez władzę szkolną danej uczelni i rozpoczynają swą działalność po zatwierdzeniu przez odpowiednie organy L. O. P. P.

4. Władze miejscowe koła szkolnego tworzy zarząd wybrany przez ogólne zgromadzenie koła, oraz opiekun delegowany przez dyrekcję szkoły z pośród personelu nauczycielskiego danej uczelni.

5. Opiekun reprezentuje koło na zewnątrz (wobec organów L. O. P. P.) i sprawuje nadzór nad działalnością koła, jemu też są przedkładane wszelkie uchwały koła pod grozą nieważności.

6. Program pracy kół zatwierdzają w porozumieniu z opiekunem lokalne organy L. O. P. P., one również kontrolują jego wykonanie.

7. Koła szkolne miejscowe w myśl paragrafu 1 art. 10 Statutu Ligi przelewają wszelkie swe fundusze, po potrąceniu niezbędnych wydatków administracyjnych, do właściwego Komitetu Powiatowego lub Miejskiego L.O.P.P. Odpowiednie placówki Ligi będą w miarę potrzeby udzielały kołom szkolnym subsydjów.

8. Koła szkolne będą likwidowane przez właściwy zarząd L. O. P. P. w razie bezczynności lub pracy niezgodnej ze statutem Ligi lub też na żądanie właściwej władzy szkolnej.

9. Przy placówkach szkolnych L. O. P. P. mogą być organizowane kursy dla specjalnych prac w zakresie lotnictwa. Opiekunów tych kursów będą wyznaczać właściwe zarządy L. O. P. P. w porozumieniu z Kuratorjum.

10. W wypadkach nieprzewidzianych w niniejszym regulaminie obowiązuje Statut L.O.P.P. Kwestje sporne i nieunormowane zarówno przez regulamin niniejszy, jak i Statut Ligi rozstrzyga Sekcja dla spraw młodzieży przy Zarządzie Głównym L. O. P. P.

Prezes
(—) Dr. St. Bryła

Sekretarz
(—) Frańczak

Redaktor odpowiedzialny: ZYGMUNT RADOMSKI. Wydawca: Lubelski Komitet Wojewódzki L. O. P. P.

Drukarnia Udziałowa — Lubiln. Plac Litewski 1.